

Hoe Oss uitgroeide van Dorp naar Stad

Het zal ergens in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn geweest dat Oss grootse uitbreidingsplannen kreeg. Passend bij de tijdsgeest van toen en ook passend bij de behoefte aan woningen van die tijd.

De wijk Ruwaard werd gepland.

Keurig opgezet volgens de inzichten van die tijd, met een goede aanzet voor een verkeerscirculatieplan conform de toen geldende visie van Prof Goudappel en consorten. Het verkeerscirculatieplan bestond uit een zuidelijke randweg die enerzijds zijn aanvoer/afvoerpunt had op de Cereslaan, de aansluiting met de toen nog rijksweg van Nijmegen naar Den Bosch en aan de andere kant aansloot op de Noord-Zuid, de provinciale weg naar Megen, waar toen nog gedroomd werd over de brug over de Maas en zo de aansluiting via de Willem Alexander brug naar Tiel.

Die basisas werd verder uitgewerkt door een drietal inval/uitvalsmogelijkheden in noordelijke richting in het stedelijke gebied. De westelijke randweg, welke werd gevormd door de Heihoeksingel en die ergens ver in de polder aansloot op de noordelijke lijn Gewandeweg-Zaltbommelseweg-Singel 1940-1945. De Gewandeweg die de natuurlijke (sluip) weg was richting Den Bosch en daarmee feitelijk de tweede of derde invalsweg, qua verkeersintensiteit, vanuit de westelijke aan/afvoer. De Saal van Zwanenbergsingel die het stadshart raakte en buiten de stad verder de provinciale weg naar Lith, Empel en Den Bosch werd. De Kantsingel/vijversingel die de industriegebieden moest ontsluiten.

Daarmee werd toen de basis gelegd voor het Osse verkeerscirculatieplan en die basis is nog altijd, een dikke vijftig jaar later, de feitelijke structuur. Helaas werd de Heihoeksingel niet gepromoveerd, qua uitvoering, tot de westelijke randweg, ook niet toen de wijk Ussen werd uitgebouwd en plan Mikkeldonk werd gerealiseerd. De briljante oplossing voor het afvoeren van die verkeersstromen werd gevonden in de Braakstraat/Gerbrandyalaan die middels een rotonde werd gekoppeld op de Euterpelaan waardoor het verkeer uit Ussen gedwongen zou worden om langs die weg naar de Saal van Zwanenberg en zo verder, langs de zuidelijke randweg, de stad te verlaten. Helaas werd vergeten dat automobilisten denken als kruipolie: de meest directe en, volgens boerenverstand logische, weg wordt opgezocht. Dus werd de druk op de westelijke randweg, inmiddels bestaande uit Heihoeksingel tot en met Kleinussenstraat, een steeds vollere weg, met ***het gevaarlijkste kruispunt in Oss*** als bekroning.

De oorspronkelijke visie van Prof Goudappel was helaas iets te voorbarig. De verkeersdrukte nam wel onvoorstelbaar snel toe, maar niet in die mate als door Goudappel voorspeld. De brede wegen werden onvoldoende gevuld, waardoor de politiek besloot tot snelheidsverminderende maatregelen en “knijpen” van het wegprofiel waar nodig. De Ruwaardsingel en de Julianasingel werden versmald net als de Singel 1940-1945, waar secundaire langzaamverkeerswegen werden aangelegd om het wegprofiel te versmallen.

Dat is de situatie van nu en helaas is de verkeersdruk zodanig in de ochtend en avondspits dat er sprake is van filevorming. En van sluipverkeer door de aanliggende wijken. Over de dramatische situatie sinds jaar en dag rond de westelijke randweg horen we de politiek niet, want dat probleem is

te lastig op te lossen, dus dat zwijgen we liever stil, lijkt het. De Singel 1940-1945 kan echter wel makkelijk ter hand worden genomen door een nieuwe Noordelijke Randweg te creëren. De ruimte is er, hoewel we hier en daar wat vals moeten spelen om binnen de huidige **bestemming wegen** te blijven en daarmee kunnen we, als Osse politiek, laten zien dat we visie en daadkracht durven te tonen.

Ik wil graag even een paar virtuele ritten met u doornemen.

Vanuit wijk Mikkeldonk willen we naar Den Bosch. We rijden de wijk uit, nemen de Gewandeweg in westelijke richting, kijken goed om ons heen om brokken te voorkomen op **het drukste kruispunt van Oss** en vervolgen onze weg via Kleinussenstraat en Heihoeksingel. Op de Cereslaan kunnen we op het gas gaan en snel en soepel bij Heesch de snelweg naar Den Bosch nemen.

Nogmaals vanuit Mikkeldonk, maar nu richting Nijmegen. In de spits. We draaien de Gewandeweg op in oostelijke richting. Bij de Kennedybaan moeten we kiezen welke kant we opgaan. Gelukkig hebben we tegenwoordig allemaal onze navigatiesystemen en we worden in noordelijke richting gestuurd. Maar niet naar de Noordelijke Randweg, die rijden we voorbij op weg naar de rotonde bij Teefelen: de routeplanner had geconstateerd dat knooppunt Paalgraven weer dicht staat en stuurt ons over de Dorpenweg naar Ravenstein om daar, voor de file uit, rustig de weg naar Nijmegen te kunnen vervolgen.

Tot zover de meest Noordwestelijk gelegen wijk. Eenzelfde oefening vanaf het Eiland betekent dat naar DenBosch eerst een stukje Kennedybaan wordt genomen en daarna wederom Gewandeweg, Kleinussenstraat en Heihoeksingel. De “natuurlijk aanvoelende” route.

Naar Nijmegen zal in principe Rusheuvelstraat en Singel 1940-1945 worden gekozen om daarna via de Noord-Zuid naar knooppunt Paalgraven te rijden, tenzij natuurlijk de routeplanner een file op dat punt signaleerde en ons, ook nu, via de Dorpenweg naar Ravenstein stuurt. Waarom de Noordelijke randweg niet? Als gekozen moet worden tussen een (deels) 80km weg en een hoofdzakelijk 50 km weg, dan wordt de eerste optie gekozen.

Nog dramatischer is de situatie als we de stad niet verlaten maar de stad benaderen.

Vanaf de Cereslaan gaan we natuurlijk meteen door naar het noorden via de westelijke route en de Gewandeweg. Doorrijden kun je niet, maar er is geen andere optie.

Vanaf de Noord Zuid gaan we de eerste en meest logische weg op: De Singel 1940-1945. Natuurlijk loop je daar vast in de file maar gelukkig weten velen de weg: ze kiezen de langzaamverkeersoptie en sluipen zover mogelijk langs de file, om vervolgens bij de eerstmogelijke gelegenheid de file te ontlasten door richting de Kuipers Rietbergstraat te gaan.

Wat is de moraal van dit verhaal?

Een automobilist kiest voor de, voor zijn gevoel, meest logische route. Die route is in Oss altijd bepaald door de natuurlijke aanvoerwegen. De Cereslaan, de Gewandeweg, de Kennedybaan, de Noord-Zuid. Wil je daar iets aan veranderen, dan zul je hele rigoureuze maatregelen moeten nemen en zorgen dat een nieuwe, natuurlijk aanvoelende basisstructuur ontstaat. Niet alleen maar in het noorden een nieuw stuk asfalt bijdraaien wat ergens in het westen in het luchtledige wordt

weggehangen zonder de passende aansluiting. Een stuk asfalt in de vorm van de Noordelijke randweg wat aanzienlijk meer problemen dan oplossingen zal bieden. Buiten de spits ligt er een racebaan waar het langzaam verkeer is gescheiden van het autoverkeer. Om dat racebaanefect te verminderen heeft u in het verleden gelden vrijgemaakt om Ruwaardsingel, Julianasingel en Singel 1940-1945 aan te passen. Legt u dat budget nu ook alvast klaar voor de Noordelijke Randweg?

Anderen hebben al gewezen op de schade aan het ecosysteem. Denkt u ook aan de overlast van de vissers die nu hun auto langs de Frankenbeemdweg in de berm parkeren en die straks door u gedwongen worden om in onze parken te gaan parkeren?

Wederom dreigt Oss een dramatische keuze te maken in de wegenstructuur.

Is de situatie rond de Singel 1940-1945 ideaal? Nee, verre van, maar denk na over de mogelijkheid om het verkeer sneller door dit wegvak te krijgen, het bestemmingsprofiel laat dat toe, het heeft er ooit gelegen. Zorg dat het sluipverkeer over de secundaire parallelwegen wordt beëindigd, zorg dat de Kuipers Rietbergstraat niet langer gekozen kan worden voor sluipverkeer.

Kijk eens naar echte oplossingen in plaats van naar relatief makkelijke schijnoplossingen die gebaseerd zijn op foute aannames, zoals dat in het verleden zo vaak gebeurd is.

U heeft nu de kans om Oss echt op de kaart te zetten.

U kunt nu nog kiezen voor echte oplossingen.

Ik wens u heel veel wijsheid toe

Jan van Berkensteijn